

# 西藏历史上 首台机车背后的故事

□ 彭 特

这可能是世界交通建设史上最传奇的一幕。

2004年初春,寒风凛冽,一支重型平板卡车车队浩浩荡荡挺进世界屋脊,驮着沉重的火车头,朝着巍峨险峻的唐古拉山口驶去。

彼时,西藏还没有铁路。但中铁十一局青藏铁路建设者大胆决定,先用汽车背着火车进来。

为什么要这么做?这背后的故事,要从青藏铁路建设中的一次关键决策说起。

时光倒回2004年,青藏铁路建设进入攻坚阶段,铺轨架梁是全线核心控制性工程。为了确保铺架工期,实现全线通车的目标,当时的铁道部决定,在还没有铁路的西藏自治区安多县“空降”一个铁路铺架基地,在安多新增两个铺架作业面,一头从安多向终点拉萨铺轨,另一头从安多向青海方向铺轨。

问题是,铁轨还没铺到安多。铺轨用的火车,怎么进去?

答案只有一个:用汽车背进去。

一场国内铁路建设史上前所未有的极限运输任务,就此拉开序幕。

2004年3月17日,中铁十一局青藏铁路建设者在青海秀水河火车站,将重达138吨的东风4B型1083号内燃机车拆解为车体、柴油发动机、轮对三大部分,用特制重型平板车运至那曲市安多县。整个车队从青海秀水河站出发,由运输车、指挥车、生活保障车、备用动力车组成,共13台车,在青藏公路上以15公里的时速缓缓向前,沿途经过海拔5010米的风火山山口、三江源头沱沱河、海拔5231米的唐古拉山口,抵达西藏安多铺架基地。

安多铺架基地海拔4704米,每年风力在8级以上的大风天气有140多天。极端风沙环境给机组带来极大考验,设备洁净度管控难度陡增,风沙极易侵入机车管路系统。如果油管进沙,润滑部件就容易损伤;水管进沙,冷却系统就会出问题;油管、水管中的毛细管堵塞,就会造成碾瓦,即使启机,过不了几个小时,机器就会动不了。

2004年3月23日,首台东风4B型1083号内燃机车雄浑嘹亮的启机汽笛声响彻雪域高原,西藏历史上第一台铁路机车闪亮登场。

3月26日,铁道部专门向中铁十一局发来贺电,指出首台机车落户西藏,“对于建成安多铺架基地,为实现高质量按期投产,完成全线铺架任务,意义非常重大”。

2005年10月12日,建设者将最后一节轨排稳稳铺设在青藏铁路终点——拉萨站内,青藏铁路全线铺通,圆了中国人铁路通天的梦想。

2017年10月,1083号内燃机车经过精心大修后,再次披挂上阵,被正式命名为“青藏号”,二次踏上雪域高原,参与建设拉林铁路,成为连接两代“天路”建设奇迹的传奇纽带。

“那是一条神奇的天路,把人间的温暖送到边疆,从此山不再高,路不再漫长……”青藏铁路,这条传递现代文明的神奇“天路”,必将持续为古老而崭新的西藏注入新的生机和活力。

这台编号1083的内燃机车,曾先后投身洛湛、包西、盘锦、中南部通道、连盐、中兰及黄石铁路等多项国家重点工程建设。它风尘仆仆,却功勋卓著,不仅创造了巨大的经济价值,更以一次次铿锵前行,擦亮了中铁十一局“铺架劲旅”金字招牌,为企业发展立下了汗马功劳。它的每一声汽笛长鸣,都是为“交通强国”梦想奏响的号角,也为国家铁路网铺就了坚实的脉络。

2025年,中铁十一局积极响应国家铁路局《老旧型铁路内燃机车淘汰更新监督管理办法》,紧跟绿色转型的国家战略,主动淘汰一批老旧机车。这台承载无数荣光与记忆的“功勋机车”,缓缓驶离了奋斗一生的铁路建设舞台。

2026年1月11日,1083号功勋机车抵达中铁十一局华东公司总部,走完了波澜壮阔的一生。

它的汽笛声,早已融入铁轨,在青藏高原的每一寸冻土下回响。  
作者单位:中铁十一局三公司

## 天路为伴二十六载

□ 杨奇越

2006年7月1日,格尔木火车站汽笛长鸣,“青1号”首发列车缓缓驶出。作为设计代表与劳模代表,铁一院冻土专家刘争平坐在车窗旁,望着窗外熟悉的雪山冻土,几次默默流下眼泪。从2000年初上高原参与勘测,到亲历全线通车,6年的高寒坚守,在这一刻化作了沉甸甸的欣慰。而他没有想到,自己与这条天路的羁绊,会延续整整26年。

1999年,29岁的刘争平还是铁一院六队地质组的青年技术人员。2000年青藏铁路全线勘测启动,他随队挺进可可西里,开启了与高原冻土的半生缘分。初上高原的日子充满艰辛:纳赤台的高压锅煮不熟面条,五道梁的风雪说来就来,风火山钻机组的帐篷里,白菜萝卜土豆是仅有的菜品,清晨用冰河水刷牙,冻得牙齿直打颤。最危险的一次,他在五道梁突发高原晕厥,视野严重缺损,险些留下永久损伤,却在稍有好转后便执意留了下来。

2001年调入冻土队后,刘争平的人生彻底与冻土科研绑定。从2001年到2006年,每年最冷的元月和暖季末期的9月,他都带队顶风冒雪沿线测量。寒冬里的安多,县招待所没有暖气,半夜上厕所要穿过寒风刺骨的院子,车辆要半夜发动预热,否则次日便无法启动。同事们亲切地叫他“藏牦牛”,称赞他身上有股不服输的韧劲。

为破解多年冻土这一世界级工程难题,铁一院的技术团队集智攻关,广泛吸纳国内外冻土研究成果,在全线设置6个试验工点、32公里试验

段,5支勘测队、40多台钻机同步进场,要求3个月内完成全部勘察资料。2001年5月,为赶制试验段地质断面资料,近百名技术人员通宵奋战,填写地质断面500余个,次日凌晨便圆满完成任务,令项目负责人直呼“不可思议”。

攻坚中最具代表性的成果,是被誉为青藏铁路冻土工程“定海神针”的《青藏铁路多年冻土区地温分布图》。最初只是一张粗略的公路地温分区示意图,刘争平与团队在1:20万平面图基础上,结合全线路貌、水系、实测地温、含水量、融区分布等数据,依托930个地温测试孔、12万组实测数据反复完善,最终绘制成大比例尺冻土地温分区图。这张图既能指导线路选线绕避不良地质,又能对应不同分区制定工程措施,成为冻土工程勘察设计的核心突破,得到了时任铁道部领导的高度评价。

通车不是终点,而是二十年牵挂的起点。刘争平心里始终压着一个问题:我们的工程措施,能否经得起长期运营的考验?为此,他几乎每年都要重返青藏线,调查路基沉降、桥下积沙、涵洞冻裂等次生病害,指导工务段养护维修。他坐过工务段的皮卡车沿线排查,在沱沱河工区借宿过,也接过职工递来的橘子缓解缺氧。2008年统计差旅数据时,他当年上青藏线的天数达到了117天。

早在2002年,刘争平就在院内主动立项,在清水河楚玛尔河地区开展冻土路基地温及变形长期监测,这一坚持就是14年,累计获取25万组

监测数据。结果令人振奋:路基沉降基本收敛,基底冻土得到有效保护,自主研发的片气气冷、热棒、以桥代路等成套技术安全可靠。二十年运营实践证明,中国人的冻土工程方案,完全经得起时间检验。

2016年,格拉段扩能改造工程启动,刘争平担任配合施工指挥长。工程要新增13座车站,将运输能力提升80%,道岔插铺全部在夜间“天窗点”进行。他在格尔木、拉萨分设指挥部,每年组织一两次全线设计回访,常常顶着风雪雷电图工作到深夜。此后他又牵头开展青藏铁路电气化改造前期科研,攻关接触网基础冻拔难题,为这条老牌天路的升级换代提供技术支持。

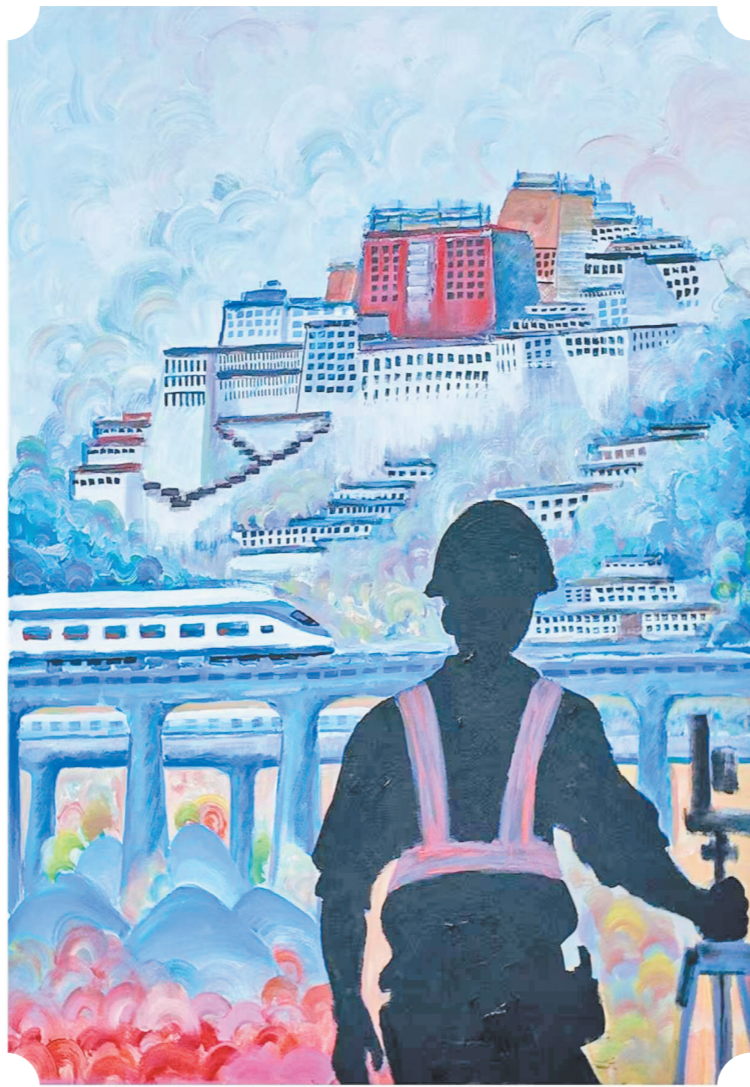
除了工程本身,刘争平更在意技术与精神的传承。2017年,他在西藏创建自治区首个劳模创新工作室,致力于冻土、地热技术与青年人才培养,工作室后来获评“全国示范性劳模创新工作室”。他牵头修编的《高原铁路勘察设计规范》等3部行业标准,成为后续高原铁路建设的核心遵循。

从青丝到白发,从勘测一线到科研传承,刘争平把最好的年华献给了青藏铁路。如今看到列车平稳穿行雪域,看到藏羚羊在铁路边悠然觅食,看到年轻一代接续奋战在高原铁路一线,他满心欣慰。这条天路承载着他的青春与理想,也将永远铭刻着中国铁路人的坚守与担当。

作者单位:铁一院



天路丰碑(油画) 殷鸣作  
作者单位:中铁二十二局二公司



我为雪域绘通途(油画) 李智函作  
作者单位:中铁十五局

## 雪域天路上的“信使”

□ 刘含涛 口述 董慧慧 整理

2001年,22岁的我怀揣着一腔热血,踏上了青藏高原,成为参建青藏铁路的一员。

时隔多年,每当回忆起那段时光,高原刺骨的寒风、工地此起彼伏的机械轰鸣,还有一封封辗转而来的家书,依旧清晰地印在脑海里。在那平均海拔四千多米的高原,寒冷缺氧是常态,烈日下紫外线晒得人皮肤生疼,风雪更是说来就来。除了身体要承受自然环境的重重考验,更熬人的,是对远方家人无尽的牵挂。

那时候,工地条件简陋,通信更是我们所有人最大的难题。我们远离家乡,亲人日夜惦记着我们的身体和安全,我们也时时刻刻惦念家中近况。可当时,离施工现场最近的邮局,远在两百多公里外的格尔木。沿途路况不好,一旦遇上风雪,路面泥泞难行。这短短两百多公里,俨然成了一道难以逾越的天堑。一封薄薄家书,往往要历经千难万险才能送达,等待信件的日子,每一分每一秒都格外漫长。

就在大伙都为寄信、收信愁眉不展时,经常往返于工地和项目部的刘建站了出来。他没有说什么豪言壮语,只是笑着对大家说:“我来回跑的次数多,顺路,大家把信都交给我吧。”就这一句朴实的话,刘建成了我们青藏铁路工地上最特别的“信使”,也成了整个工地最受欢迎的人。

从那以后,收发信件成了他额外的工作。每次他带着一沓信件来到工地,原本沉寂的施工现场瞬间就热闹起来。工友们纷纷围过去,目光急切地在信封堆里翻找自己的名字。拿到信件的人,都会走到一旁安静的角落,小心翼翼地拆开信封,逐字逐句地读起来。连日劳作积攒的疲惫,还有压在心底的思念,都会在一行行文字里慢慢消散。

等刘建准备返程时,手里又会收上厚厚一沓待寄的信件。这些信里,有写给父母报平安的叮嘱,有说给爱人的贴心话,也有对远方孩子的期许,每一封都裹着沉甸甸的思念。大家围着他反复嘱托,提醒他帮忙贴上邮票,多留心信件去向,眼神里满是信赖与期盼。

我当时在拌和站工作,新婚不久,和妻子两地相隔。这么多年过去,我依旧完好地保存着当年收到的上百封信件。如今,信纸早已泛黄,妻子娟秀的字迹却依旧温暖动人。她总在信里反复叮嘱我:高原天气冷,一定要多添衣服,千万别将就;还总宽慰我,家里一切都好,父母身体安康,要安心工作,不必挂念。没有华丽的辞藻,也没有轰轰烈烈的誓言,可这些最简单的话语,却成了我在高原艰苦岁月里最温暖的慰藉,也是我咬牙坚持下去的最大动力。其实不止我一人的,工地上每一封家书背后,都是一段相思、一份取舍,我们这群人,都心甘情愿舍小家、为大家。

后来大家粗略统计,在铁路建设的那段日子里,刘建前后帮我们收发的信件足足超过一千封。他奔波在两百多公里的土路上,风里来、雪里去,从来没有抱怨过一句。他送到我们手中的,从来都不只是一纸书信,更是来自家乡的消息,是支撑我们前行的精神动力。

一年之后,工地上的通信条件总算有了起色。项目部装上了插卡公用电话,虽说电话亭离工地还有十几公里,却依旧成了大伙心中最热闹的去处。每到休息时间,大家都会排起长长的队伍,手里攥着电话卡,眼神里满是期待。排队打电话的身影,成了青藏铁路建设工地上一道温情的风景,没有喧嚣,没有浮躁,只有一个个牵挂的身影,一句句温暖的话语,在寒风中传递着最朴素的亲情与爱情。

再后来,手机信号终于覆盖了这片曾经的“通信盲区”。当手机信号接通的那一刻,工地上的建设者们沸腾了,大家纷纷拿出手机,迫不及待地拨通家里的电话。一句句简单的话语,承载着太多的喜悦与感动。

如今,青藏铁路早已全线贯通,这条雪域天路化作钢铁纽带,紧紧连接起内地与高原。从专人往返千里送信,到排队拨打公用电话,再到手机随时畅聊,小小的通信变迁,不仅清晰见证了时代的进步,也记录下我们一代建设者的青春与坚守。

作者单位:中铁十四局二公司

## 铁轨上的“脊梁”

□ 王俊雅 口述 郭晨 石德丽 整理

1977年4月7日,我在同年入伍的63个新兵里第一个入了党。那一刻,我举起右手宣誓,泪水在眼眶里打转。我告诉自己,从今往后,这条命就不是自己的了,是党的,是部队的,是这条青藏铁路的。

我叫王俊雅,与青藏铁路的故事开始于1975年。1974年底,年满十八岁的我从河南内乡应征入伍,成为铁道兵第十师五十团一连的一名战士。那一年,我满怀对军营的向往和对未来的憧憬,踏上了这条注定要走过四十余年的路。

第二年4月,连队从四川开进青海。高原上的日子比想象中要苦得多,物资匮乏,全连168号人,吃菜吃肉成了大难题。连里决定找个人来养猪,我主动揽下了这个活儿。

说实话,那时候我啥也不懂,但我认准一个理儿:组织需要,咱就得干。半年下来,八头小猪养得膘肥体壮。十月中旬,一头母猪下了十二头猪崽,全连战士都稀罕得不行。可那头母猪头回当妈,不会带崽,有几只小猪抢不到奶,在零摄氏度的夜里冻得直哆嗦。我实在心疼,在猪圈边搭了个简易行军床,七天七夜守在旁边,夜里把绒衣脱下来盖在小猪身上。杨副连长看见这一幕,说我简直是个“猪保姆”。我听了只是憨憨地笑——那些小猪要是冻死了饿死了,全连吃啥?

1977年5月,刚入党不久的我带着全班在青藏铁路哈西段铺设底渣,创下了单日120米的全团最高纪录。路基打得四棱见线,一槽平整。团长金安看到照片后连声夸赞:“这简直就是艺术品!”次日,他驱车九十多公里专程到连队来看我。作为即将出席党的十一大的党代表,跑这么远来看一个普通战士,那份温暖让我记了一辈子。我没有别的回报,只想把把所有的劲儿都使在青藏铁路上。

那几年,在哈尔盖到格尔木的线路上,我完成茶卡、锡铁山、南山口130多公里的铺轨架桥任务,还配合中科院青海盐湖研究院完成列车穿越察尔汗盐湖的数据采集。最难忘的是1980年10月底那个夜晚,列车行至松沟站外,突然遭遇强沙尘暴,能见度几乎为零,被迫停车。风沙过后,千余米钢轨被沙土埋得严严实实,最近的务工人员远在90公里外的格尔木。

等,遥遥无期;走,有脱轨颠覆的危险。我和副司机、学员商量,决定自行除沙。三个人,一把铁锹,一个铁簸箕,在风沙灌满鞋、手套磨烂、双手磨出血泡的情况下,整整苦战了三个小时,硬是把最严重的1000多米线路清了出来。当列车平稳驶入车站,调度员在电话里激动地说:“你们比原计划提前十几个小时开通了区间。”那一年,我立了三等功。

1984年兵改工,我和几十万铁道兵战友一样,含着热泪脱下了穿了九年的军装。那几天我们几个战友聚在一起,写了一副对联贴在机务段大门上:“脱军装永不忘部队优良传统,佩路徽为人民铁路再立新功。”这副对联,不是写给外人看的,是写给我们自己的。

此后的岁月里,我跟着中铁二十局走南闯北,从罕东到宛石,从焦枝复线到大秦二期,从首钢到神朔,哪里需要就到哪里去。四十年的机务生涯,我防止各类行车事故近二十起,防止路内外伤亡事故二十多起,挽救了十几条鲜活的生命。让我最踏实的是,这一辈子,没有发生过一起责任事故。

2015年,我退休了。回首这四十多年,我觉得自己做的都是些平平常常的事。

但如果有人问我,我会告诉他:把每一件小事做好,就是不平凡;把每一天的守土尽责,就是一辈子。

作者单位:中铁二十局



侯建宏作 哈达暖心,天路通高原(水彩)  
作者单位:中铁二十局四公司